



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

АССАМБЛЕЯ – 42-Я СЕССИЯ

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

Пункт 13 повестки дня. Авиационная безопасность. Политика

АКТИВИЗАЦИЯ ГЛОБАЛЬНЫХ ДЕЙСТВИЙ ДЛЯ РЕШЕНИЯ ПРОБЛЕМЫ НЕДИСЦИПЛИНИРОВАННЫХ И НАРУШАЮЩИХ ПОРЯДОК ПАССАЖИРОВ

(Представлено Африканской комиссией гражданской авиации (АКГА) от имени 54 африканских государств²)

КРАТКАЯ СПРАВКА

Увеличение числа случаев с недисциплинированными и нарушающими порядок пассажирами создает значительную угрозу для безопасности полетов, авиационной безопасности и бесперебойности работы. Такое поведение вызывает обеспокоенность не только во время полета, но и охватывает аэропорты, где нарушающие порядок действия могут нанести ущерб инфраструктуре, причинить вред персоналу и пассажирам аэропорта и привести к дорогостоящим изменениям маршрутов. Несмотря на то, что ИКАО разработала такие международно-правовые документы, как Токийская конвенция и Монреальский протокол 2014 года, обеспечение их соблюдения в разных юрисдикциях по-прежнему остается непоследовательным. В настоящем документе Ассамблее предлагается призвать государства, соответствующие организации и ИКАО решить эти проблемы путем укрепления правовой базы, обеспечения надежных механизмов правоприменения, улучшения международного сотрудничества и проведения глобальных кампаний по повышению осведомленности.

Действия: Ассамблее предлагается:

- a) призвать государства-члены в полной мере принять и выполнять Токийскую конвенцию и Монреальский протокол 2014 года;
- b) настоятельно призвать государства-члены внедрять руководящие принципы ИКАО и обеспечивать их соблюдение в целях принятия последовательных глобальных действий против недисциплинированных и нарушающих порядок пассажиров;
- c) предложить государствам-членам укреплять национальные правовые нормы, в том числе в соответствующих случаях осуществлять экстерриториальную юрисдикцию для судебного преследования правонарушителей;

¹ Тексты на английском и французском языках предоставлены АКГА.

² Алжир, Ангола, Бенин, Ботсвана, Буркина-Фасо, Бурунди, Габон, Гамбия, Гана, Гвинея, Гвинея-Бисау, Демократическая Республика Конго, Джибути, Египет, Зимбабве, Кабо-Верде, Камерун, Кения, Коморские острова, Конго, Кот-д'Ивуар, Лесото, Либерия, Ливия, Мавритания, Маврикий, Мадагаскар, Малави, Мали, Марокко, Мозамбик, Намибия, Нигер, Нигерия, Объединенная Республика Танзания, Руанда, Сан-Томе и Принсипи, Сейшельские Острова, Сенегал, Сомали, Судан, Сьерра-Леоне, Уганда, Того, Тунис, Центральноафриканская Республика, Чад, Экваториальная Гвинея, Эритрея, Эсватини, Эфиопия, Южная Африка и Южный Судан.

d) настоятельно призвать государства-члены содействовать международному сотрудничеству, включая обмен данными о происшествиях, оказание взаимной правовой помощи и признание правоприменительных мер; e) поручить ИКАО пересмотреть и обновить SARPS Приложения 9 и Приложения 17 в целях поддержки более решительных действий государств; f) просить государства-члены поддерживать глобальные инициативы по повышению осведомленности пассажиров, подчеркивая неприемлемость и последствия нарушающего порядок поведения	
<i>Стратегические цели</i>	Настоящий рабочий документ связан со стратегической целью <i>"Каждый полет является безопасным и надежным"</i> .
<i>Финансовые последствия</i>	<i>Подлежат определению</i>
<i>Справочный материал</i>	<i>A41-4, добавление E 24-4 Дело "Эрлинк" (2019) Дос 10117 "Руководство по правовым аспектам проблемы недисциплинированных и нарушающих порядок пассажиров"</i>

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1. Подавляющее большинство пассажиров соблюдают правила и проявляют уважение к персоналу аэропорта и авиакомпании. Вместе с тем сообщается о растущем числе случаев недисциплинированного и нарушающего порядок поведения пассажиров на различных этапах авиаперелета. Такие случаи имеют серьезные последствия для безопасности полетов и авиационной безопасности, создавая потенциальные угрозы для выполнения полетов, инфраструктуры аэропортов и благополучия пассажиров и экипажа.

1.2. Борьба с недисциплинированным поведением пассажиров требует скоординированных глобальных ответных мер, которые включают в себя не только выявление и предотвращение такого поведения на самых ранних стадиях, но и всеобъемлющую, последовательную стратегию правоприменения. ИКАО уже разработала ряд ключевых документов, таких, как Приложение 9 "Упрощение формальностей", Приложение 17 "Авиационная безопасность" и Токийская конвенция, дополненная Монреальским протоколом 2014 года, которые направлены на борьбу с недисциплинированным поведением в авиации. Тем не менее, национальные правоприменительные механизмы часто остаются непоследовательными, а пробелы в юрисдикции еще больше препятствуют эффективности этих глобальных механизмов.

1.3. Стандарт 6.35 Приложения 9 "Упрощение формальностей" конкретно требует от государств повышать уровень информированности о недопустимости и юридических последствиях недисциплинированного поведения. Настоящий документ опирается на эту основу, призывая к более решительным международным действиям и укреплению национальной правовой базы для обеспечения единых глобальных мер реагирования.

2. РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА

2.1. *Проблема недисциплинированного и нарушающего порядок поведения*

В последние годы частота и серьезность случаев недисциплинированного поведения пассажиров возросла. Такое поведение включает в себя физические ссоры, словесные оскорбления, несоблюдение инструкций экипажа и в некоторых случаях акты терроризма или саботажа. Последствия таких инцидентов могут быть серьезными, приводя к изменению маршрута полета, задержкам рейсов и даже к повреждению инфраструктуры аэропорта. Рост числа случаев нарушающего порядок поведения также ложится дополнительным бременем на авиакомпании и аэропорты как в связи с нарушениями эксплуатационных процедур, так и в связи с затратами на устранение последствий таких инцидентов.

2.2. Пробелы в правовой юрисдикции и правоприменении

2.2.1. Одной из основных проблем, связанной с недисциплинированными пассажирами, является отсутствие в разных юрисдикциях согласованной правовой базы. В соответствии с действующими международными соглашениями недисциплинированными пассажиры могут подвергаться судебному преследованию, однако юрисдикционные вопросы часто осложняют этот процесс. Например, на пассажира могут распространяться законы одного государства в зависимости от страны отправления или регистрации воздушного судна, однако фактическое исполнение может быть затруднено, если инцидент происходит над международными водами или в государстве, где законы не согласуются с международными стандартами.

2.2.2. Несмотря на существование Токийской конвенции и Монреальского протокола 2014 года, многие государства не в полной мере реализовали эти документы, а многие не приняли необходимых законов для эффективного юридического преследования недисциплинированных пассажиров. Кроме того, наказания за такие правонарушения не всегда соразмерны тяжести совершенных деяний. Многие юрисдикции по-прежнему полагаются на устаревшие правоприменительные процедуры, которые не учитывают меняющийся характер недисциплинированного поведения пассажиров.

2.3. Укрепление правовой базы и механизмов правоприменения

2.3.1. Для решения этих вопросов государствам следует обеспечить наличие у них надежных правовых полномочий для судебного преследования недисциплинированных пассажиров. Такие правовые полномочия должны носить экстерриториальный характер и допускать судебное преследование независимо от гражданства пассажира или места происшествя. Государствам следует привести свои национальные законодательства в соответствие с основными международно-правовыми документами и обеспечить, чтобы эти законы предусматривали целый ряд наказаний, от административных санкций за менее тяжкие правонарушения до уголовных обвинений за более серьезные нарушения.

2.3.2. Следует обеспечить широкое принятие Монреальского протокола 2014 года, поскольку он укрепляет способность государств осуществлять юрисдикцию в отношении недисциплинированного поведения, особенно в отношении правонарушений, совершаемых в международном воздушном пространстве. Однако простого укрепления правовой базы недостаточно. Необходимо укреплять международное сотрудничество между государствами, с тем чтобы обеспечить привлечение к ответственности пассажиров, нарушающих порядок, независимо от того, где произошел инцидент или откуда прибыл пассажир.

2.3.3. На самом деле, такое поведение может иметь место на борту воздушного судна уже значительно позже прохождения пассажирами контроля безопасности. Поэтому, вопросы, входящие в сферу компетенции Монреальского протокола 2014 года, могут быть наилучшим

образом рассмотрены в Приложении 17 "Авиационная безопасность". Таким образом, стандарты, касающиеся недисциплинированного и нарушающего порядок поведения, должны быть доработаны, с тем чтобы охватить больше элементов, которые следует перенести из Приложения 9 "Упрощение формальностей" в Приложение 17 "Авиационная безопасность".

2.4. Необходимость международного сотрудничества

2.4.1. Характер авиаперевозок требует от государств, аэропортов, авиакомпаний и правоохранительных органов совместной работы по предотвращению и пресечению случаев недисциплинированного поведения. Это сотрудничество должно включать в себя разработку стандартизированных протоколов для отчетности и обмена информацией о нарушающих порядок пассажирах. Согласовав правоприменительные меры, государства могут обеспечить привлечение правонарушителей к ответственности независимо от места их недисциплинированного поведения.

2.4.2. Кроме того, взаимное юридическое признание имеет важное значение для преодоления юрисдикционных барьеров. Государствам следует заключать соглашения о признании трансграничного применения штрафных санкций. Это создаст более слаженный процесс привлечения к ответственности пассажиров, нарушающих порядок, даже когда инциденты происходят в иностранных юрисдикциях.

2.5. Роль ИКАО и кампании по повышению осведомленности

2.5.1. Руководящая роль ИКАО имеет важнейшее значение для продвижения этих усилий. ИКАО следует и далее содействовать разработке глобальных стандартов и передовой практики решения проблемы недисциплинированных пассажиров. Это включает в себя пересмотр и обновление соответствующих Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) в Приложениях 9 и 17 для того, чтобы они отражали текущие реалии авиационной безопасности и безопасности полетов.

2.5.2. ИКАО также играет важнейшую роль в координации глобальных кампаний по повышению осведомленности пассажиров. Эти кампании должны привлечь внимание к серьезным правовым последствиям недисциплинированного и нарушающего порядок поведения в целях воспитания у авиапассажиров культуры уважения и соблюдения требований. Знания, полученные в ходе этих кампаний, являются важнейшим инструментом сокращения числа таких инцидентов, и ИКАО обладает уникальными возможностями для того, чтобы возглавить эту работу в глобальном масштабе.

2.6. Комплексный глобальный подход

Решение проблемы недисциплинированных пассажиров требует многостороннего подхода. Государства должны укреплять свою правовую базу и совершенствовать правоприменительный потенциал. ИКАО должна продолжать выполнять функции координационного органа для содействия глобальному сотрудничеству и согласованию мер. Информационные кампании, проводимые в сотрудничестве с авиакомпаниями и аэропортами, должны напоминать пассажирам о важности надлежащего поведения. Наконец, постоянное обучение всего персонала, принимающего участие в работе аэропорта и в выполнении полетов, будет иметь решающее значение для предотвращения эскалации инцидентов.

3. ВЫВОДЫ

3.1. Угроза, создаваемая недисциплинированными пассажирами, вызывает растущую озабоченность в авиационном секторе. Без прочной правовой базы, эффективного правоприменения и международного сотрудничества способность контролировать такое поведение и сдерживать его будет оставаться недостаточной. Руководящие указания ИКАО обеспечивает ценную основу, однако крайне важно, чтобы государства взяли на себя ответственность за внедрение и обеспечение соблюдения этих стандартов. Более унифицированный подход повысит безопасность полетов и авиационную безопасность авиаперевозок, гарантированно сводя к минимуму нарушения в работе и обеспечивая четкое понимание пассажирами правовых последствий недисциплинированного поведения.

3.2. Монреальский протокол 2014 года, который расширяет юрисдикцию в отношении правонарушений, совершаемых на борту международных рейсов, является важным инструментом в борьбе с недисциплинированным поведением. Однако его эффективность зависит от масштабной ратификации и реализации его государствами.

- КОНЕЦ -